

CSERHÁTI KATALIN

A MÁV Igazgatóság Segédhivatal alkalmazottainak iskolai képzettsége, vasúti szakképesítése, jövedelmi viszonyai 1886-1918 között

A MÁV Igazgatóság megszervezése, a Segédhivatal kialakulása, összetétele

A kiegyezés megkötése, az új kormány megalakulása a vasút működésére is hatást gyakorolt. Gróf Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter idején a kormány új vasútpolitikai koncepciót dolgozott ki, mely felváltotta a Bécs központú vasúti hálózatfejlesztést, visszatérve a Széchenyi István-féle elképzeléshez. A Pest – Hatvan - Salgótarján, Zákány - Zágráb, illetve a Hatvan - Miskolc vasútvonal államosítása révén megalakult 1869-ben a Magyar Királyi Államvasutak¹ (MÁV).² A vonalak adminisztratív irányítására szerveződött meg a Magyar Királyi Államvasutak Üzletigazgatósága (1884-től MÁV Igazgatóság).³

A MÁV vonalhosszának növekedése, ehhez kapcsolódóan, az egyre specifikálabb munkavégzés, az Igazgatóságon belül szükségessé tette az iratkezelés és az iratörzés feladatának ellátására létrehozni egy saját hivatalt. A feladatkör betöltésére szervezték meg a Segédhivatalt, külön iktató, ügyirat-nyilvántartó, irattár kialakításával.⁴ A hivatal elhelyezkedése az Általános Igazgatási Főosztály Titkárságán belül volt megtalálható, egészen 1918-ig.⁵ 1918. június 9-én az Igazgatóság a 20 328. számú elnöki rendelet alapján átkerült a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium 10. szakosztályának ügykörébe. Feladatköre megváltozott. Az eredeti központi igazgatás mellett a minisztérium hatáskörébe tartozó ügyeket is az Igazgatóság látta

¹ 1869. október 31-én született 14 342. számú rendelet alapján a fentebb felsorolt vasútvonalak a Magyar Államkincstár kezelésébe kerültek át. – Tökölyi István: A MÁV Igazgatóság irattárának története. Levéltári Szemle, 1975. 25. évf. 2-3. sz. 369. (továbbiakban: Tökölyi, 1975.)

² Czére Béla: A vasút története. Budapest., 1989. 99-101.

³ Az alapvető ágak az Üzletigazgatóság létrejöttének időszakában alakultak ki (pályafenntartás, vontatás, forgalom, kereskedelem, illetve az ehhez kötődő funkcionális szervek). Szervezeti felépítése a MÁV egyre növekvő vonalhosszával egyre specifikusabbá vált. – Tökölyi, 1975. 374.

⁴ Uo. 375.

⁵ Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Vác, 1938. 193-195.

el.⁶ Székhelyük kezdetben Stempf Károly⁷ lakása volt, a Kerepesi út 68. szám alatt, 1871-től a MÁV több épületet is bérelt az Igazgatóság számára, az Üllői út 5-6. számú ingatlanokat. 1874. december 7-én jött létre a javaslat, mely új épület építésére történt az Andrássy út 73-75. szám alatt.⁸

A Segédhivatal összetétele,⁹ az almanachokban feltüntetett alkalmazottak száma 1905-1918 között változásokat, jelentős eltéréseket mutat. A sematizmusok segítségével visszakereshetők az alkalmazottak tényleges munkavégzésének helyei, beosztásai, rangjai. Az első Magyar Vasúti Szaknaptár Közlekedési Almanach és Sematizmus 1905-ből maradt ránk. A kutatás időszakát érintő utolsó almanach 1918-ból maradt az utókorra, digitalizált formában.¹⁰ Az adatbázisban és az almanachban is feltüntetett személyek, alkalmazotti összetételük vizsgálata alapján, megállapítható a hivatal felépítése, annak személyi összetételében, létszámában történő változások. Terjedelmi korlátok miatt a Segédhivatal rekonstrukciójából az 1905-ös, illetve 1918-as összetételt mutatnám be, kihagyva a szerkezeti átalakulás okainak magyarázatát, érzékeltetve a hivatal felépítésének, beosztásainak összetettségét.

1905-ben a MÁV tulajdonában lévő vasutak hossza 7682,2 km volt. Az összes MÁV vasutas száma meghaladta a 104 000 főt, a teljes almanachban 78 867 főt tüntettek fel. Az alkalmazottak összetétele számszerűsítve, az egész MÁV összetételét vizsgálva: 6760 hivatalnok (8,57%), 37 139 munkás (47,09%), 11 560 altiszt (14,66%), 22 982 szolgák (29,14%). Rangszerű összetételüket tanulmányozva az alábbi adatokat lehet megállapítani: hivatalnok 22,2%, szolga 25,5 %, altiszt 22,4 %, a fennmaradó 29,9 % munkás alkalmazottként feltüntetve található meg a Magyar Királyi Államvasutak alkalmazásában.¹¹ Az adatbázisban feltüntetett 371 fő közül 56 alkalmazott van feltüntetve az almanachban, közülük 51 fő a Segédhivatalok alkalmazásában állt. A sematizmusban feltüntetettek létszámát tekintve a Segédhivatalok alkalmazottainak létszáma 80 fő volt. Számítások alapján az alkalmazottak 64% fel

⁶ Tökölyi István: Magyar Államvasutak Igazgatósága 1869-1949. Repertórium. I. rész 1869-1920. In. Levéltári Leltárak 26. Budapest, 1964. 6.

⁷ Stempf 1871. október 20-ig volt a MÁV igazgatója, december 22-én véglegesen felmentették a szolgálat végzése alól. – Tökölyi, 1975. 371.

⁸ Az épületek bérlete a MÁV számára nem volt megfelelő, mivel a város több részén is helyezkedtek el irodák, illetve a bérleti díj a társaság számára egyre megterhelőbb volt. - Tökölyi István: Palota a Sugár úton. Budapest, 2000. Melléklet 1.

⁹ A Segédhivatal összetételének rekonstruálásához relációs adatbázist alakítottam ki, Microsoft Access program segítségével. A digitalizált iratanyag a MNL, Z 1610 Magyar Államvasutak Igazgatóság fond, MÁV Gyűjtemények állag, 109-114. raktári egység, 0,72 ifm. „MÁV alkalmazottak személyi lapjai (1886-1918)” néven található meg.

¹⁰ Az Igazgatóság átszervezése után az almanachok kiadása elmaradt a vasúttársaság részéről, kivéve 1926, illetve az 1946. évet. Az információról az almanachokban történő kutatásaim során győződtem meg.

¹¹ Magyar Vasúti Szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerk.: Récsey Emil. I-III. évf. Budapest, 1905-1907. 39. (továbbiakban: Récsey, 1905-1907)

van tüntetve az almanachban és az adatbázisban egyaránt. Az 51 fő közül a legtöbben az irodaaltiszt feladatkörbe voltak beosztva 24 (39) fő, ezt követte a 8 (12) fő irodaaltiszt, a 7 (12) kezelő, az 5 (6) fő hivatalnok, a 2 (2) főellenőr, 1-1 fő pedig felügyelő (1), ellenőr (2), művezető (2) beosztásban volt megtalálható az almanachban.¹² Az 1918-as évben a Magyar Királyi Államvasutak vasútvonalainak hossza 8316 km volt.¹³ Az almanachban feltüntetett alkalmazottak létszámáról nincsen tudomásunk.¹⁴ Az Igazgatóság személyi összetétele elérte legnagyobb létszámát: 229 fő, melyből 87 fő szolgálati lapja maradt ránk. Összetételüket illetően: vezető 1 (0), főellenőr 1 (1), ellenőr 7 (6), segédtitkár 1 (1), hivatalnok 1 (0), művezető 2 (0), irodakezelő 83 (33), díjnok 11 (6), kezelő 21 (7), napidíjas kezelő 27 (9), kis irodai napibéres 6 (1), gépfelvigyázó 3 (2), szertárnok 1 (0), könyvkötő 2 (1), nyomdász 4 (0), könyvkötősegéd 4 (1), nyomdászsegéd 13 (5), hivatalsszolgák 38 (11) fő.¹⁵

A Segédhivatal alkalmazottainak iskolai képzettsége, a szolgálatba állás feltételei, vasúti szakképzettsége

A Segédhivatalnál történő szolgálatba lépéshez, azaz a magyar államvasutaknál történő alkalmazásnál elengedhetetlen feltétel volt az iskolai végzettség bemutatása, annak a megfelelő iratokkal történő igazolása.¹⁶ Az 1914.évi XVII. törvénycikk 5.§ 4. pontja szerint az alkalmazás általános feltételei: „az illető szolgálatra nézve megszabott iskolai képzettsége van.”¹⁷ Az alkalmazottak alap-, közép-, és felsőfokú iskolai végzettség százalékos eloszlását vizsgálva az alapfokú oktatásban részt vett dolgozók aránya a legmagasabb (a diagramon kék szín árnyalataival jelezve), mely a polgári (22%), az elemi (26%) és a leányiskolát¹⁸ (3%) végzettek között oszlik meg. A középfokú iskolai végzettség aránya 34%, a legösszetettebb képzési formát mutatja (vörös árnyalataival jelezve): kereskedelmi (11%), gimnázium (16%), reáliskola (4%), ipari iskola (2%). A felsőoktatásban részt vett alkalmazottak aránya 16 % volt (zöld árnyalattal elkülönítve).¹⁹

¹² A zárójelben feltüntetett számok az almanachokban feltüntetett segédhivatali beosztások teljes létszámot mutatják. Récsey, 1905-1907. 19-20.

¹³ Dr. Kazinczy László: Közlekedési hálózatok. Jegyzet. 16.

¹⁴ Az 1918-as almanach, sematizmus része nem került digitalizálására.

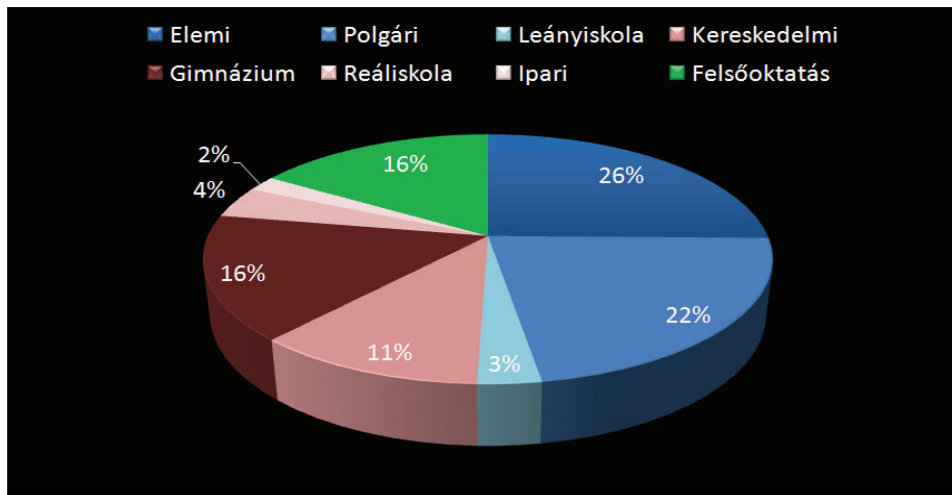
¹⁵ Magyar vasúti szaknaptár. Közlekedési almanach és sematizmus. Szerk.: Wodiáner Béla Antal. XVI. évf. Budapest, 1918. 223-224. (továbbiakban: Wodiáner, 1918)

¹⁶ A szolgálati táblázatok kiállítása (40 948/AIa rendelet) In. Hivatalos Lap 1889. 05.27. 244.

¹⁷ 1914. évi XVII. törvénycikk, a vasúti szolgálati rendtartásról. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> (letöltés ideje: 2013.03.07)

¹⁸ Az 1883. évi 30 törvénycikk a nők középiskolai oktatásának kérdését nem rendezte. Wlassich Gyula minisztersége idején ugyan megnyílt a lehetőség a középfokú oktatásban való részvételre, de az érettségi lehetősége továbbra is hiányosság maradt.

¹⁹ Az iskolák kategorizálásához Pukánszky Béla- Németh András: Neveléstörténet című munkát használtam fel. - <http://mek.oszk.hu/01800/01893/html/09.htm> (letöltés ideje: 2013.03.07)



1. ábra Az alkalmazottak iskolai végzettsége 1886-1918 között

Az iskolai végzettséggel szoros összefüggésben áll az alkalmazottak munkakörének a meghatározásával, az alkalmazás feltételével és az első beosztással. A leendő alkalmazottnak az alkalmazásért a lakóhelyéhez legközelebbi üzletvezetőséghez kell kérvényt írni, amely üzletvezetőségnél szeretne alkalmazásban lenni. A kérvény megírása saját kezűleg történt meg. Az alkalmazás feltételei közé tartozott a családi állapot feltüntetése, a véderőhöz való viszony igazolása, a testi és szellemi épség, a magyar állampolgárság, a 18-35 év közötti életkor, a büntetlen előélet, illetve az iskolai végzettség.²⁰ A családi állapotnál nős egyének alkalmazása nem volt megengedett, ennek ellenére az adatbázisban feltüntetett személyek közül az alkalmazottak 39 %-a nős volt, igaz házasságkötésük a felvételük után történt meg.

Az alkalmazottak 40%-a 20-30 év közöttiként kezdte meg MÁV-nál letöltendő szolgálatának idejét. A szolgálatba való felvétel korcsoportos megoszlásának vizsgálatánál előfordult, az első beosztásba kerülés időpontja az alkalmazottak életkorát tekintve 60-70 év között volt meghatározva (~2-3%).

A Magyar Királyi Államvasutaknál az alkalmazottakat három kategóriába sorolták: szolgák, altisztek, és tisztek. Az első beosztás vizsgálatánál megállapíthatjuk, a szolgai kategória volt a legáltalánosabban elterjedve az első beosztás betöltésénél, az iskolai végzettségtől függetlenül. Az alkalmazottak 85,1 %-a kezdte meg szolgálatát szolgai kategóriába, majd az előléptetéseknek, kinevezéseknek köszönhetően emelkedett magasabb beosztásba. Altiszti és tiszti munkakört 14,1%, illetve 0,8% töltött be első beosztásként.

²⁰ Szigeti János: A magyar vasutak képzési és minősítési feltételei. Budapest, 1910. In: Közlekedési Szakkönyvtár. Szerk.: Képegy Árpád. I. sor. 34. k. 56. (továbbiakban: Szigeti, 1910)

Ha az egyes kategóriák iskolai végzettségének összetettségét vizsgáljuk meg, megállapíthatjuk, két ember kezdte első beosztását tisztként. Végzettségüket tekintve az egyikük polgári vagy egyéb érettségivel nem rendelkező személy volt, még a másik alkalmazott „szak”középiskolai végzettséggel rendelkezett.

A „szak”középiskolát végzetek aránya a legmagasabb a szolgák körében 89 fő (41%), az altisztek közül 9 (25%), illetve 1 (50%) tiszt rendelkezett ezzel a végzettséggel. A polgári és egyéb, érettségivel nem rendelkezők számaránya a legmagasabb az altisztek körében 23 fő 63%, még tiszt első beosztásba a végzettséggel 1 (50%) fő került. Humán gimnáziumban a szolgai alkalmazottak közül 34 fő (15,4%) tanult, még az altisztek közül csak 3 fő (8,3%).

Felsőfokú végzettséggel csak az első beosztásban szolgaként kategorizált alkalmazottak rendelkeztek 29 fő (19,3%). Elemi iskolai végzettséggel 27 díjnok rendelkezett, korcsoportos eloszlásukat vizsgálva, az alkalmazottak átlagosan 20-30 év közötti életkorban (47,88%) kezdték meg hivatali pályafutásukat. A polgári, illetve érettségivel nem rendelkező személyek közül 59 fő kezelőként, 22 fő kezelőnő, illetve 22 fő díjnok volt. Az ajánlóval rendelkező személyek közül 2 fő altiszti, 44 fő segédhivatalnok, illetve a nevezetes ajánlásokkal rendelkező 38 személy is díjnokként kezdte el szolgálatát.

Példaként említeném a nemesi származású cserneki és tarkeői Dessewffy Józsefet, akinek ajánlója Dessewffy Arisztid volt, akadémiai végzettséggel, díjnokként kezdte meg pályafutását. Androvicz Gábor elemi iskolai végzettséggel, Dr. Wlassits Gyula ajánlásával, díjnokként kezdte a MÁV szolgálatát. Két alkalmazott altisztként töltötte be első beosztását: Bergh Ilonkát édesapja Bergh Albert osztályvezető ajánlotta, kezelőnő jelöltként polgári iskolai végzettséggel rendelkezett. A másik altisztként első beosztását betöltő, ajánlással rendelkező alkalmazott Bodrogai Margit volt, alkalmazásának kezdete megegyezett Bergh Ilonkáéval. Édesapja Bodrogai János állomás előljáró ajánlotta, iskolai végzettsége szintén a kezelőnő jelöltektől elvárt polgári iskola volt.

A MÁV Segédhivatalának szolgálatába tartozó alkalmazottak között a fentebbi adatokból láthattuk, nem rendelkezett minden alkalmazott érettségivel. Ilyen esetben csak külön felvételi vizsgaengedéllyel lehetett valaki hivatalnok vagy hivatalnok gyakornok. A vizsga rendszere szigorú volt, kizárta a pótvizsga lehetőségét.²¹ A nők oktatásának problematikájáról a fentebbiekben már tettem említést. A nők körében megkövetelt iskolai végzettség legalább 4 polgári vagy annak megfelelő tudás volt. Ha ezt a kritériumot nem teljesítette a leendő alkalmazott és csak hat elemivel rendelkezett, ebben az esetben felvételi vizsga engedélyét kellett kérvényezni az elnöktől, annak külön engedélyével lehetett vizsgát tenni. A vizsga sikertelen letétele

²¹ Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Vác, 1938. 586. (továbbiakban: Miklós, 1938)

esetén az elnök külön engedélyével lehetett szakvizsgát tenni. Ha két alkalommal is sikertelen a letétel az alkalmazott számára az elbocsátást jelentette.²² Hiányzó iskolai képesítés üzletvezetői vagy igazgatói engedéllyel megszerezhető volt a férfiak számára. A nőket elsősorban kezelőnőként alkalmazták, végzettségük középiskolai alsó négy osztály vagy felsőleányiskola volt.²³ Az almanachokban megtalálható, Segédhivatalban dolgozó női alkalmazottak arányszáma 1905-ben 15% volt, még 1916-ban 11 % volt, a százalékos aránycsökkenés magyarázata, a Segédhivatalban szolgálók arányának növekedése, amely nem növekedett arányosan a nők alkalmazásával.

A műegyetemet végzett személyek mérnöki diplomával azonnal felvételt nyertek, a MÁV megfelelő munkahelyet biztosított számukra.²⁴ Jogtudományi képesítéssel rendelkező leendő alkalmazottakat fogalmazói beosztásban foglalkoztatták. A középiskolai érettségivel, tíz hónap szolgálati idővel, vasúti tisztképzővel rendelkező alkalmazottak hivatalnoki beosztást tölthettek be.²⁵

A hivatalnoki állás betöltése előtt az alkalmazott díjnoki beosztásba volt foglalkoztatva. A szükséges három üzleti vizsga letétele után (távirodai, forgalmi, kereskedelmi), illetve az elméleti ismeretek gyakorlatban történő alkalmazása után, mint hivatalnokgyakornok volt foglalkoztatva az alkalmazott. A gyakorlati idő teljesítése és az anyagbeszerzési vizsga letétele után történt meg a hivatalnoki kinevezés.²⁶ A középiskola alsó 4 osztályának elvégzésével a leendő alkalmazottak altiszti minőségben kezdhették meg szolgálatukat.²⁷ Altiszti gyakornok egy alkalmazott úgy lehetett, ha teljesítette a hivatalnokgyakornok kinevezéséhez is szükséges vizsgákat.²⁸ Az altiszti felvételi vizsgát az 1888. évi 15 841. számú rendelete alapján teljesítik a leendő alkalmazottak. A rendelet tartalmazza az altiszti ranghoz szükséges vizsgák elvégzését, a betöltendő munkakörnek megfelelően: szertárnoki, távirodai, forgalmi, illetve állomási felvigyázói, vonatvezetői, illetve kezelői, állomási előljárók, kereskedelmi, raktárnoki munkakör számára előírt vizsgakötelezettség.²⁹ Az adatbázisban feltüntetett alkalmazottak közül 342 olyan személyről van tudomásunk, akik a szolgálati táblázatuk alapján, semmilyen vizsgával nem rendelkeztek a fentebb felsoroltak közül. 17 alkalmazott államszámviteli, felügyelet alatti, illetve önálló forgalmi szolgálati, önálló távirdai, illetve raktárnoki vizsgával is rendelkeztek, illetve még 6

²² Szabályok a nők alkalmazásának feltételeiről (34 111/a rendelet) In: Hivatalos Lap. 1888.07.23. 204.

²³ Szigeti, 1910.

²⁴ A MÁV ma is rendelkezik gyakornoki programmal azon mérnökök számára, akik napjainkban is biztos munkahelyet, kereseti lehetőséget keresnek.

²⁵ Récsey, 1905-1907. 146.

²⁶ Szigeti, 1910. 64-65.

²⁷ Uo. 59.

²⁸ Récsey, 1905-1907. 146-150.

²⁹ Szigeti, 1910. 64-66.

alkalmazott a fentebb felsorolt vizsgákat a felügyelet alatti forgalmi szolgálati vizsga kivételével mind sikeresen teljesítette. 11 fő tette le az altiszti képesítői vizsgát, ami nem tüntették fel az altiszti kinevezéshez szükséges három üzleti vizsgát. 3 személy rendelkezett önálló forgalmi, önálló távirdai, és raktárnoki vizsgával. 2 fő teljesítette az államszámviteli, önálló távirdai, illetve a raktárnoki vizsgát, 2 fő csak felügyelet alatti forgalmi szolgálattal, ugyancsak 2 fő csak forgalmi vizsgával rendelkezett. 16 olyan személyről van tudomásunk, akik az előléptetéshez, kinevezéshez szükséges vizsgák eltérő variánsaival rendelkeztek. A központi beosztásba történő bekerüléshez elengedhetetlen feltétel volt a gyakorlati múlttal és elméleti tudással történő rendelkezés.³⁰

A Segédhivatal alkalmazottai közül 36 fő kezdte meg első beosztását altisztként, viszont az altiszti vizsga teljesítését csak 15 fő tüntette fel szolgálati táblázatában. A hivatalnoki előmenetelhez szükséges három üzleti vizsgának a teljesítése, a szolgálati táblázatok alapján, összesen 1 főnek sikerült.

Az 1884. évi vasúti rendtartás eltörölte az automatikus előléptetés lehetőségét.³¹ A díjnoki beosztásban szolgálatot teljesítők számára az irodakezelő beosztás jelentette a legközelebbi kinevezési lehetőséget. A kinevezést elősegítette az alkalmazottak számára a tisztképző elvégzése. Tisztképző tanfolyamot csak azok az alkalmazottak teljesíthettek, akik gimnáziumi, reáliskolai, vagy azzal egyenrangú vég-, illetve érettségi bizonyítvánnyal rendelkeztek.³² Ha érettségi vizsgával nem rendelkezett a leendő hallgató kivételes esetben megengedett volt hivatalnokgyakornokká vagy hivatalnokká történő kinevezés. Ez esetben külön kérvény benyújtása volt kötelező.³³

A MÁV alkalmazottak beosztásai, jövedelmi viszonyaik

A tanfolyamra történő jelentkezők kiválasztása névjegyzék alapján történt meg, amelyet az Igazgatóság állított össze. A tanfolyam elvégzése után, ha valaki állomás-felvigyázó vagy irodakezelő volt, hivatalnokká lehetett kinevezni. Az alkalmazottak két fizetési csoportba „A” illetve „B” csoportba voltak besorolva. Az „A” csoportba a tisztviselők tartoztak. A „B” csoportba az egyéb alkalmazottak, az altisztek, - akik legalább a középiskola alsó négy osztályát elvégezték- az 1-16-ig besorolt beosztásba tartoztak, a rangsorban ez alatt felsorolt alkalmazottak a szolgál kategóriába tartoztak.³⁴ A hivatalnoki és a központi munkakörök azonban teljesen rendezetlenek voltak. A „vasúti ranglétrán” történő feljebbjutás lehetséges volt: az elméleti és gya-

³⁰ Szabolcsy Antal: A vasutak igazgatása és szolgálati szervezete. Budapest, 1909. In. Közlekedési Szakkönyvtár. I. sor. 8. k. Szerkesztette: Képešs Árpád. 72. (továbbiakban: Szabolcsy, 1909)

³¹ Miklós, 1938. 317.

³² Szigeti, 1910. 56.

³³ Miklós, 1938. 586.

³⁴ Szigeti, 1910. 59.

korlati vizsgák teljesítésével, a soron kívüli, azaz érdemi teljesítménnyel (gyakorlat, tehetség, szorgalom), illetve a szelekció révén.³⁵ Az 1893. évi 5.§ alapján az állami alkalmazottak kinevezése a kvalitás alapján történik meg alsó osztályból felsőbb fizetési osztályba. Elöléptetés esetén a vasutasokkal megegyezően alsóbb osztályból feljebb kerül, de az adott alkalmazott fizetési osztálya nem változott.³⁶

A fentebbiekben említett „A”, illetve „B” csoportok a beosztások rögzítése mellé lett a fizetési kategóriákat is jelentették. A vasutasok illetményüket 1884-1907 között forintban³⁷ kapták. Az illetmények utolsó rendezése az első világháború előtt, 1907-ben történt meg. Az ikertörvény tartalmazta az alkalmazottak fizetésemelését, új beosztási táblázat, egyben az új illetmények rögzítését.³⁸ Az 1893. évi IV. törvénycikk, melynek címe: „az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről” szintén „A”, illetve „B” csoportokba különíti el az alkalmazottakat.³⁹

A vasúti személyzet fizetési összetételét vizsgálva az első fontos különbségtétel, az adott alkalmazott MÁV-nál betöltött státusza: állandó⁴⁰ vagy ideiglenes.⁴¹ Az 1914. évi XVII. törvénycikk 2.§ VI. pontja alapján büntetés végrehajtás szempontjából az állandó és ideiglenes alkalmazottak is közhivatalnoknak számítottak.⁴² Az állami tisztviselőkhöz hasonlóan a Segédhivatal alkalmazottai is részesültek fizetésben és lakáspénzben. Az összeg nagyságát a szolgálat helyszíne és az évi fizetés összege határozta meg.⁴³

³⁵ Szabolcsy, 1909. 44-51.

³⁶ 1893. évi IV. törvénycikk, az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> (letöltés ideje: 2013.03.07)

³⁷ A szolgálati táblázatok által feltüntetett illetmények már 1907 előtt is tartalmaztak koronában meghatározott illetményeket.

³⁸ Majdán János: A vasszekér diadala. Budapest, 1987. 152-156.

³⁹ 1893. évi IV. törvénycikk, az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> (letöltés ideje: 2013.03.07)

⁴⁰ Az 1914. évi XVII. törvénycikk állandó vasúti alkalmazottaknak azokat a személyeket tekinti, akik tisztviselők, évi fizetéssel bíró egyéb alkalmazottak, illetve azok a havidíjasok, munkások, napibérese, akik három év eltelte után is megszakítatlanul végzik szolgálatukat.

⁴¹ Az ideiglenes alkalmazottak azok a havi- napidíjasok, illetve napibérese, munkások, akik három esztendőnél nem régebben szolgálják a vasutat, illetve a külön szerződéssel rendelkező személyek sem tekinthetők állandó vasúti alkalmazottnak.

⁴² 1914. évi XVII. törvénycikk, a vasúti szolgálati rendtartásról. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=7273> (letöltés ideje: 2013.03.08)

⁴³ Wodiáner, 1918. 144.

Az állami alkalmazottaknál a lakpénz minden egyes fizetési osztály számára a lakóhelyétől függött.⁴⁴ A Segédhivatal alkalmazottai közül 107 fő rendelkezett budapesti illetőséggel, mely a legmagasabb lakáspénz kategóriába tartozott, azaz legalább évi 300 korona lakpénzben részesültek, a maximum érték 800 korona volt. II. lakáspénz-osztályba 15 alkalmazott tartozott, akik községi illetőségnek Debrecent, Szegedet, Kassa, Szombathelyet, Nagyváradot jelölték meg, az összeg értéke minimum 240-, maximum 640 korona volt. III. lakáspénz-osztályban konkrét településeket jelöltek meg, amely után megállapították az összeget, ilyen településeken az alkalmazottak közül 28-an rendelkezett. IV- V. lakáspénz-osztályba azok a törvényhatósági-, rendezett jogú, illetve egyéb települések tartoztak, amelyek a fentebbi három osztályon kívül volt megtalálható. Ebbe az osztályba az alkalmazottak közül 187 fő tartozott, lakáspénzük minimum 150-180-tól 400-480 koronáig terjedt.⁴⁵ Az államtisztek lakbérosztályai a vasutasoktól eltérően négy kategóriába voltak beosztva, bár az első kategóriába mind a két esetben Budapest szerepelt.⁴⁶

A fizetéseket illetően az altisztek fizetése a „B” táblázat egyéb alkalmazottai közül 1-16-ig terjedő szolgálati minősítésben voltak megtalálhatók, azaz a főművezetőtől a tűzorségi felvigyázóig terjedt 600-1800 forint közötti összegben.⁴⁷ Az államtisztviselők fizetése három fokozatba volt beosztva 300-500 forint közötti összegben. A hivatalszolga 250-350 forint közötti fizetéssel rendelkezett, amihez, ha Budapesten élt, 100 forint lakáspénzt is kapott.⁴⁸ A Budapesten beosztott vasúti alkalmazottak évi fizetése és lakáspénze az 1907. évi 12.§ alapján 750 forint volt, az államtisztviselőknél, nőtleneknél 600 forint plusz lakáspénz, nősöknél 700 forint plusz lakáspénz volt.⁴⁹ Az altiszti minőségben feltüntetett kezelőnők fizetése havi 25 forint volt, melyet évenként 5 forinttal emeltek, maximum 50 forintig emelkedhetett az

⁴⁴ 1893. évi IV. törvénycikk, az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> (letöltés ideje: 2013.03.07)

⁴⁵ A lakáspénz-osztályok, illetve az összegeket az 1918-as almanachban, illetve az 1907.évi L. törvény 9.§ tartalmazza.

⁴⁶ 1893. évi IV. törvénycikk, az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> (letöltés ideje: 2013.03.07)

⁴⁷ Wodiáner, 1918. 142-143.

⁴⁸ 1893. évi IV. törvénycikk, az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> (letöltés ideje: 2013.03.07)

⁴⁹ 1907. évi L. törvénycikk, a magyar királyi államvasutak évi fizetéssel bíró alkalmazottai illetményeinek rendezéséről. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6989> (letöltés ideje: 2013.03.07), illetve 1893. évi IV. törvénycikk, az állami tisztviselők, altisztek és szolgák illetményeinek szabályozásáról, és a megyei törvényhatóságok állami javadalmazásának felemeléséről. <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6487> (letöltés ideje: 2013.03.07)

összeg, megilleti a szabad lakás, támogatás.⁵⁰ legtöbb esetben feltüntetett díjnak beosztásban, az alkalmazottak napidíja, a szolgálati táblázatokban feltüntetett összegek alapján 2,5 korona volt. A női, illetve a férfi díjnyokok fizetésbeli különbségtételéről Wilhelm Szidónia írt cikket, sérelmezve az egyenlő elbánás elvének hiányosságát a női díjnyokok foglalkoztatását illetően.⁵¹

Összegzés

MÁV Igazgatósági iratokat több levéltárban is őriznek: Budapest Főváros Levéltára – „MÁV Igazgatóságok, üzletvezetőségek és főnökségek töredékes iratai” fondban 1,08 ifm terjedelemben illetve a Magyar Országos Levéltárban „Magyar Államvasutak Igazgatósága” fond 1280,90 ifm terjedelemben. A levéltárakkal történő levélváltások alapján tudomásom szerint a Segédhivatal alkalmazottairól maradtak meg olyan jellegű információk, melynek segítségével rekonstruálni lehet az alkalmazottak társadalmi összetételét, egyéni státuszukat. A vizsgálat fontos részét képezte az alkalmazottak iskolai végzettsége, melyhez – amint azt a fentebbiekben láthattuk - szorosan köthető az első beosztás betöltése mellett a vasúti szakképesítés, azaz a minél magasabb beosztás elérése. Az egyén beosztása jövedelmi viszonyát is meghatározta, mindamellett a megfelelő munkavégzés az előléptetés és a kinevezés lehetőségét is jelenthette. Az államtisztviselők fizetési viszonyaival összehasonlítva láthattuk, a szigorú törvényi keretek között szabályozott államvasúti jövedelmi rendszer nem maradt el a fizetések kifizetésében sem az államtisztviselőkéétől. Érzékelhettük azonban hogy a nemek közötti fizetések arányának a megállapítása - a század első felében - még hagyott maga után kívánnivalót.

⁵⁰ Szabályok a nők alkalmazásáról. 34 111/A I. a- rendelet. In. Hivatalos Lap. 1888.07.23. 204.

⁵¹ Wilhelm Szidónia: Az állami díjnyokok fizetésrendezése. In. A nő és a társadalom. II. évf. 6. sz. 104.